

学校编码: 10384

分类号_____密级

学 号: 10320071151575

UDC

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

漳厦铁路研究——以铁路管理为视角的个案研究

The Study of Changchow-Amoy Railway: from the
Perspective of Railway Management

韩丽萍

指导教师姓名: 李小平 副教授

专 业 名 称: 中国近现代史

论文提交日期: 2010 年 8 月

论文答辩日期: 2010 年 月

学位授予日期: 2010 年 月

答辩委员会主席:

评 阅 人:

2010 年 8 月

厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为()课题(组)的研究成果,获得()课题(组)经费或实验室的资助,在()实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

（ ） 1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，
于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

（ ） 2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

中文摘要

1905 年 9 月，商办福建全省铁路有限公司在厦门成立，开始筹办全闽铁路事宜。由于所筹资金有限，在经过线路对比后，决定首先修筑漳厦铁路。然而，历经六七年时间，花费三百多万路款，却只修竣嵩屿至江东桥短短 28 公里铁路。未及全线竣工，便匆匆营业，经年入不敷出，亏损严重。民国成立后，政局不稳，连年军阀混战，漳厦铁路经营更为艰难，1930 年 11 月被迫停运。抗日战争中，因建筑防御工事等的需要，路轨全部遭拆除。寄托闽人无限厚望的漳厦铁路，以此惨淡结局收场。本文运用大量原始报刊资料，试图重现漳厦铁路筹建、修筑、运营之全貌。从近代铁路经营管理的角度，具体分析漳厦铁路在资金管理、工程管理、人事组织管理各方面存在的问题，以论证铁路内部不健全的管理才是导致漳厦铁路经营失败的根本原因。

关键词：资金管理；工程管理；人事组织管理

Abstract

In the background of the recovering railway rights movements, the Fujian railway company, which applied to the railway facilities development of Fujian province, was founded in Sep.1905. Owing to the limited funds, the company decided to build the Changchow-Amoy Railway first after comparing three roads. Taking more than 3 million Yuan and six years, the company just completed only 28 kilometers. And the railway had not been completed, it began to do business. The deficit of the company was very serious. When the republic of china was founded, the political situation became worse, and the wars between warlords happened frequently. The condition of Changchow-Amoy Railway became even worse and end in failure. Using the rich newspaper materials which the author collected, this paper tried to recovery the whole appearance of the Changchow-Amoy Railway, and find the reason which lead to the Changchow-Amoy Railway failure. From the angle of the modern railway management, the paper try to analyze the capital management, the engineer management, and the personnel management of the Changchow-Amoy Railway, to get the conclusion that defective modern railway management led to the operating failure of the Changchow-Amoy Railway.

Key words: funds management, engineer management, personnel organization management

目 录

前 言	1
第一节 选题的确定	1
第二节 简要的学术史回顾	2
第三节 本文的基本架构	4
第一章 漳厦铁路的修筑期许与现实之反差	6
第一节 争夺：路权	6
1、日法对福建路权的争夺	6
2、国人对福建路权的争夺	9
第二节 惨淡：结局	12
第二章 漳厦铁路的资金管理	17
第一节 艰难：筹资	17
1、集股资金	18
2、官款	21
3、交通粤行借款	24
第二节 不当：用资	26
1、资金的使用与监管	26
2、用资不当的后果：后期筹款艰难	30
第三章 漳厦铁路的工程管理	35
第一节 失误：路线选择	35
第二节 混乱：工程管理	38
第四章 漳厦铁路的人事组织管理	45
第一节 清流：陈宝琛	45
1、被推为总理的原因	45
2、陈宝琛的局限性分析	46
3、漳厦铁路成就了陈宝琛	48

第二节 摆设：股东会	50
结 语.....	55
附 录.....	57
参考资料.....	59
致 谢.....	62

Table of Contents

Preface.....	1
1. Confirm the Topic	1
2. Academic Review.....	2
3. Structure of Paper	4
Chapter I The Background and the Ending of Changchow-Amoy Railway.....	6
1.1 Striving for the Railway Rights.....	6
1.2 The Ending of Changchow-Amoy Railway	12
Chapter II The Fund Management of Changchow-Amoy Railway ..	17
2.1 Financing with Difficulty	17
2.2 Using Fund Improperly	26
Chapter III The Project Management of Changchow-Amoy Railway	35
3.1 Wrong Route Selecting	35
3.2 Disordered Project Management.....	38
Chapter IV The Personnel Organization Management of Changchow-Amoy Railway.....	45
4.1 Chen Baochen and Changchow-Amoy Railway.....	45
4.2 The General Meeting of Stockholders.....	50
Conclusion	55
Appendix	57
Bibliography	59
Acknowledgment.....	62

前 言

第一节 选题的确定

研究中国近代铁路史，商办铁路的研究是重要一环。近些年学者对商办铁路的研究中，较少关注漳厦铁路，因而进一步深入地研究漳厦铁路显得尤为重要。陈宝琛是修筑漳厦铁路的商办福建铁路公司总理，从赴南洋筹款、选择路线，到动工筑路、火车运营，他都是至关重要的人物。漳厦铁路的成败与陈宝琛有莫大关联。国内外学者对他的研究较少涉及其与漳厦铁路的关系问题，大多为传记的书写。在研究漳厦铁路的较少学者中，也大多仅限于事实的叙述，很少对其失败原因进行深入客观的分析。究其原因：首先，资料的搜集不易。目前出版发行的关于漳厦铁路的资料多包含在一些近代经济史、近代工业史、或铁路资料汇编中，且多只进行了粗浅介绍。其次，漳厦铁路路程甚短，全长 45 公里，只竣工 28 公里，前不达厦门，后不至漳州，铁路存在的时间也不长，故大多学者认为其影响小，研究意义不大。总之，这是一个学者涉及较少的领域，有很多值得研究和探索的地方。

尽管漳厦铁路路程短，存在的时间不长，对当地的影响也小，但本文仍要对其进行研究。原因有三：其一，研究的学者少，能激发笔者从学术角度探求其全貌的好奇心。其二，以往的研究多从政治环境、铁路经济效益的角度探讨漳厦铁路的历史，本文选择从近代铁路管理的角度来分析。漳厦铁路名为商办，然其许多方面却有与官办铁路相同的地方，身为漳厦铁路总理的陈宝琛是典型的旧官绅。囿于旧观念局限的陈宝琛，及以其为首的商办福建铁路公司如何管理运作铁路这一近代新兴事业值得深入探讨。其对漳厦铁路资金管理、工程管理、人事管理各方面的缺陷是否是导致漳厦铁路失败的根本原因？这些就是本文所要着重论述的。其三是基于研究漳厦铁路的现实意义。所谓现实意义是指，通过对历史的反思，可以得出某些对新时期铁路修筑、管理的借鉴。

本文试图还原漳厦铁路的全貌，及所反映出的近代社会转型时期旧观念管理新兴事业的尴尬处境。

第二节 简要的学术史回顾

目前为止,国内学术界研究近代铁路的成果不少。上世纪80年代及以前,对近代铁路的研究多侧重于资料的搜集与整理。这一时期重要的论著有:^①《中国铁路史》、《中国铁道史》、《交通史路政编》、《中国近代铁路史资料(1863-1911)》、《中国铁路借款合同全集》等。这些论著都是对近代铁路资料进行的汇编与整理,对研究近代中国铁路意义重大,几乎成为所有国内外学者研究近代铁路问题的资料基础。此外,其他类型的资料汇编中也有涉及近代铁路的内容,如《中国近代经济思想资料选辑》中收录了许多近代人物铁路思想的资料、《中外旧约章汇编》中也有关于铁路资料的记载、《近代华侨投资国内企业史资料选辑》分上海、广东、福建三卷,其中有华侨投资近代中国铁路事业的许多资料。^②这些都是研究铁路问题的珍贵的史料汇编。

进入90年代,学界多从政治、文化角度研究近代铁路。主要成果^③有张瑞德的《中国近代铁路事业管理的研究:政治层面的分析(1876-1937)》,此书分析了外部政治环境对近代铁路事业的影响。此外,萧功秦与周衡在《战略与管理》杂志上发表的关于清末保路运动的商榷也给我们带来新的启示。^④

90年代末、新世纪初,国内外学者对近代铁路的研究多集中在铁路外债方面。^⑤如王致中《论晚清铁路外债国家政策的确立》通过对晚清铁路外债的详细考察,提出借助外债修筑铁路在晚清已被确立为国家政策的结论。马陵合的《晚清铁路外债观初探:以芦汉铁路为中心》、《论甲午前借债筑路的开启及其困境——

^① 曾鲲化:《中国铁道史》,文海出版社1924年;谢彬:《中国铁道史》,中华书局1934年;关庚麟署:《交通史路政编》,交通铁道部交通史编纂委员会1931年;宓汝成编:《中国近代铁路史资料(1863-1911)》,中华书局1963年;王景春等编:《中国铁路借款合同全集》,台湾学生书局1985年。

^② 赵靖 易梦虹:《中国近代经济思想资料选辑》,中华书局1982年;王铁崖:《中外旧约章汇编》,三联书店1982年;林金枝 庄为玠:《近代华侨投资国内企业史资料选辑》,福建人民出版社1985年。

^③ 张瑞德:《中国近代铁路事业管理的研究:政治层面的分析(1876-1937)》,中央研究院近代史研究所1991年。

^④ 萧功秦在《清末“保路运动”的再反思》(《战略与管理》1996年第6期)一文中分析了近代社会商办铁路的局限,肯定了晚清政府铁路干线国有政策的积极意义,并认为“保路运动”是经济排外主义、地方主义与立宪派的结合,一反过去学界肯定保路运动的立场。周衡在《保路运动的历史启示——兼与萧功秦先生商榷》(《战略与管理》1997年第4期)一文中提出了不同见解,他通过对晚清政局复杂性的分析,肯定了保路运动的意义。

^⑤ 王致中:《论晚清铁路外债国家政策的确立》,《上海铁道大学学报》2000年7月;马陵合:《晚清铁路外债观初探:以芦汉铁路为中心》,《史学月刊》2001年第6期;《论甲午前借债筑路的开启及其困境——兼评李鸿章的铁路外债观》,《安徽史学》2002年第1期;潜流:《清季对铁路外债的重新估价》,《江汉论坛》2003年11月;《清末民初铁路外债观研究》,复旦大学出版社2004年。

兼评李鸿章的铁路外债观》、《潜流：清季对铁路外债的重新估价》、《清末民初铁路外债观研究》等论著，阐释了近代中国关于铁路外债问题认识的演变历程和近代铁路修筑在利用外资上的依赖和排拒并存的矛盾心态。

近年来，多侧重于对铁路个案的研究。主要成果有^①：朱从兵《张之洞与芦汉铁路的建设》、《李鸿章与中国铁路：中国近代铁路建设事业的艰难起步》、《铁路筹建与清末广西边防》；杨娟的《绅商阶层与苏杭甬铁路风潮评述（1905-1910）》；刘绍军的《商办粤路公司浅探（1906-1929）》；魏明枢的《张振勋与晚清铁路》；许东涛的《清末福建商办铁路研究》等。这类论著多以个案研究的方法，探究近代中国铁路建设中出现的种种问题。

在诸多近代铁路的研究成果中，涉及福建漳厦铁路的文章不多。^②陈贞寿的《清末帝国主义对福建铁路路权的觊觎和福建人民保卫主权的斗争》重点分析了商办福建铁路公司成立的背景，对漳厦铁路的修筑、运营、内部管理等都没有过多关注；王惠兰的《福建历史上的第一条铁路——“漳厦铁路”》仅仅对漳厦铁路作了一个简略的介绍；詹冠群的《陈宝琛与漳厦铁路的筹建》从重要人物与铁路修筑的角度，仅分析了陈宝琛在漳厦铁路筹建过程中所起的积极作用，而缺乏整体的分析。以上几篇都没有对漳厦铁路的失败原因进行深入分析。

台湾学者张瑞德在《中国近代铁路事业管理的研究：政治层面的分析（1876-1937）》一书中提到，漳厦铁路的失败是由于政治环境不安定所致。这有一定的道理，但全部归因于外部因素，不考虑漳厦铁路管理自身的问题，多少有些不全面。

许东涛在《清末福建商办铁路研究》一文中涉及到了漳厦铁路的失败原因，他从铁路营运效益的经济学角度出发，力图从铁路的直接效益与间接效益的关系来推导铁路的线路价值，得出漳厦铁路综合效益不好是导致其失败的原因，却没有指明是什么造成了漳厦铁路的综合效益不好。没有从社会、文化方面进行更深

^① 朱从兵：《张之洞与芦汉铁路的建设》，《广西师范大学学报》2003年10月；《李鸿章与中国铁路：中国近代铁路建设事业的艰难起步》，群言出版社2006年；《铁路筹建与清末广西边防》，《中国边疆史地研究》2006年第3期；杨娟：《绅商阶层与苏杭甬铁路风潮评述（1905-1910）》，2008年华中师范大学硕士论文；刘绍军：《商办粤路公司浅探（1906-1929）》，2008年暨南大学硕士论文；魏明枢：《张振勋与晚清铁路》，华南理工大学出版社2009年；许东涛：《清末福建商办铁路研究》，2007年苏州大学硕士论文。

^② 陈贞寿：《清末帝国主义对福建铁路路权的觊觎和福建人民保卫主权的斗争》，《福建师范大学学报》1983年第3期；王惠兰：《福建历史上的第一条铁路——“漳厦铁路”》，《福建地方志通讯》1986年；詹冠群：《陈宝琛与漳厦铁路的筹建》，《福建师范大学学报》1999年第2期。

层次的探讨，此文也缺乏对漳厦铁路筹建过程的详细描述。以上关于漳厦铁路研究成果的问题各异，但通病在于，运用的资料过于单一，多是对一些已出版的档案资料汇编内容的再组织，缺乏新资料的补充，而且没有深入到漳厦路的铁路管理内部去分析其失败的原因。

有鉴于漳厦铁路研究中存在的这些不足，在先贤研究的基础上，笔者将漳厦铁路重新置于近代中国的历史环境中去，从铁路内部管理的角度出发，围绕漳厦铁路的资金管理、工程管理、人事组织管理三方面，探讨其在铁路管理方面出现的问题，从而得出不健全的铁路管理导致了漳厦铁路经营的失败的结论。

第三节 本文的基本架构

第一章主要介绍漳厦铁路修筑的背景及其惨败结局。通过分析日法帝国主义、其他闽籍人士对路权的争夺，福建民众对漳厦铁路带来的巨大经济利益的预期，说明在修筑前人们对漳厦铁路抱以的巨大期望。再通过对漳厦铁路惨淡经营、无奈结局的介绍，推断出现如此巨大反差的原因：受旧观念制约的近代不健全的铁路内部管理。

第二章考察漳厦铁路资金管理方面存在的问题。通过分析铁路修筑前艰难的资金筹措来考察近代中国商办铁路的资金不足问题。再通过分析漳厦铁路修建过程中对资金的使用、监管，得出结论：闽路公司在资金管理上缺乏长期规划，没有进行科学分配、有效监管，及账目混乱等问题。

第三章考察漳厦铁路工程管理方面存在的问题。通过对漳厦铁路路线选择及路线价值的分析，及对工程进度及工程质量的分析，得出结论：闽路公司在路线选择上存在失误，漳厦铁路实际上并无修筑的必要；漳厦铁路的工程师、监工等对施工管理存在重大失误，导致工程延误、工程质量差。

第四章考察漳厦铁路人事组织管理方面存在的问题。本章着重分析闽路总理陈宝琛对漳厦铁路的影响及商办铁路的典型机构——股东会。由于受到旧观念的影响，陈宝琛带有浓厚的地域门户之见、植党营私等缺陷，这是他不能将漳厦铁路这一新兴事业引向成功的主要原因，漳厦铁路最终成为其加官晋爵的筹码。而

股东会这一新式的组织机构在近代新旧文化冲突这一独特的背景下，也成为摆设，不起实际作用。

结语部分，通过全面分析得出两个结论：不健全的铁路管理造成漳厦铁路经营失败；在近代社会背景下漳厦铁路经营失败有其必然性。

本文特色之处有二：一是资料的丰富。本文在前人研究的基础上，尽可能系统地搜集了有关漳厦铁路的各种资料，如关赓麟编著的《交通史路政编》、漳厦铁路管理局编印的《漳厦铁路旅行指南》、林森的《福建西南路矿计划》、陈达的《南洋华侨与闽粤社会》等。尤其是搜集到了丰富的近代报刊资料，如《厦门日报》、《台湾日日新报》、《申报》、《江声报》、《南洋商报》等。本文以第一手资料对漳厦铁路进行个案研究。运用搜集到的报刊资料补正已出版的资料的不足，使读者对漳厦铁路筹建始末能有更清楚的了解。弥补了前人在资料搜集方面的不足。二是研究视角的新颖。本文从近代中国铁路管理的角度出发，通过对漳厦铁路资金、工程、人事组织各方面存在的管理问题、漏洞，得出导致其失败的最根本原因。本课题的研究成果在一定程度上弥补了对福建近代商办铁路研究的不足，也是近代中国铁路史研究的组成部分之一。

不足之处在于外文资料相对欠缺。且驾驭史料和分析史料的能力有限，对相关学科的理论知识应用不够熟练，这些问题有待日后进一步完善。

第一章 漳厦铁路的修筑期许与现实之反差

20 世纪初，实业救国、收回利权运动的实践促进了绅商的民族意识觉醒，国人对铁路利权也有了更深的认识。在清政府向民间开放路权的前提下，又受到铁路带来的经济利益的刺激，国人兴起了自办铁路高潮，商办福建全省铁路公司（多称为“闽路公司”）应运而生。本章对漳厦铁路修筑前各界对福建铁路的巨大期许，与修筑后的惨淡经营作一比较，尝试找出导致这一现象出现的根本原因。

第一节 争夺：路权

1、日法对福建路权的争夺

日本历来视福建为其势力范围，不容他国染指。尤其在吞并台湾后，情形愈烈，“欲藉台湾为根据，以兼并东南”。^①日本驻华公使矢野文雄^②针对 1898 年 2 月英国逼签的《扬子江沿岸不割让条约》^③（又称《扬子江沿岸不割让来往照会》），主张应迫使清政府与日本签订有关不割让浙江、福建两省条约，以保证日本在台湾的权益，并向日本政府请示，得到批准后遂与清政府进行交涉，于同年 4 月签订《福建不割让条约》（又称《福建不割让来往照会》），^④将福建划为自己的势力范围。

随着资本主义的发展，修筑铁路带来的利益也逐渐受到重视。日本《朝日新闻》曾积极鼓吹“铁路所布，即权力所及。凡其他之兵权、商权、矿权、交通权，左之右之，存之亡之，操纵于铁路两轨，莫敢谁何。故夫铁道者，犹人之血管机关也，死生存亡系之。有铁路权，即有一切权；有一切权，则凡其地官吏，皆吾

^① 宣统二年六月二十一日，闽浙总督松寿咨福建咨议局文。见宓汝成《中国近代铁路史资料》（第三册），中华书局，1984 年，第 959 页。

^② 矢野文雄，1897 年 6 月由日本来到北京担任日本驻华待命全权公使，1899 年 11 月回国。

^③ 此条约成功地将长江流域划为英国的势力范围。

^④ 《扬子江沿岸不割让来往照会》和《福建不割让来往照会》具体内容见王铁崖编《中外旧约章汇编》，三联书店，1982 年，第 656 页、第 750 页。

颐使之奴，其地人民，皆我刀俎之肉”^①。日本企图通过控制铁路达到控制中国经济、政治的目的。1898年5月5日，矢野文雄照会总理衙门，要求依照别国成例，只准日本或日本国人修建福建省内的铁路。两天后，在矢野文雄的逼迫下，李鸿章、张荫桓等作了日后在福建省内修建铁路，当先向日本政府筹商的口头承诺。事后矢野把这项口头承诺作为书面文件于5月9日送交总理衙门，单方面认为日本已经取得在福建修建铁路的特权。^②

1900年6月5日，日本驻华公使西德次郎^③照会总理衙门，要求在福建、浙江、江西等省兴办：自厦门对岸内地起，经过福州、邵武及江西省的抚州（今临川）、南昌，以达汉口的铁路；自福州起，经过罗源澳至三都澳的铁路；自江西省南昌起，经过浙江衢州（今衢县），至杭州的铁路。总理衙门以“现中国并无议建该处铁路之意”为词，予以拒绝。但日本竟无视清政府的答复，擅自派遣几批人员进入上述省份踏勘铁路线路，后因义和团运动爆发才停止活动。^④日本妄图将势力范围扩充到福建、江西、浙江、湖北四省。

1905年清政府批准成立商办福建全省铁路公司这一消息被日本知晓后，日即以1898年5月5日日本公使矢野文雄曾获李鸿章关于日后借日款修建福建省铁路的所谓承诺为理由，插手干预。经过一年零四个月的交涉，日方的无理要求被驳回。^⑤

早在中法战争时，法帝国主义就对福建怀有野心，派法舰开赴福州和基隆，妄图变福建为自己的势力范围。19世纪末20世纪初帝国主义划分在华势力范围的过程中，法国也频频显示其对福建的野心。

1902年10月22日，由法国大东公司出面，与福建矿务局及所谓“华员经理，洋人附股”的华裕公司，签订了《福建建邵汀属矿务章程》，^⑥企图得到福建的矿务利权，并觊觎福建的铁路利权。

1903年，法国驻福州领事唆使候补道员陈日翔进行了经营福建铁路的活动。

^① 《中国近代铁路史资料》（第二册），第684页。

^② 中国铁路史编辑研究中心编：《中国铁路大事记（1876-1995）》，中国铁道出版社，1996年，第18页。

^③ 一说西德二郎，于1899年11月-1900年1月担任日本驻华特命全权公使。

^④ 《中国近代铁路史资料（1863-1911）》（第三册），第956页。

^⑤ 《中国铁路大事记（1876-1995）》，第37页。

^⑥ 《中外旧约章汇编》（第二册），第135页。

此举失败后，法商魏池^①洋行又阴谋揽办福建铁路，它笼络厦门官绅数人，举陈纲为总办，余弼臣、翁松村等为会办，私订合约，企图兴建从厦门对岸的海澄县属星屿经漳州、龙岩、邵武与江西连接的铁路。魏池洋行先拨十万元遣人“赴京运动”，并说明若“不足”则由各提倡人“先垫”。^②1904年《大公报》上有关于此事的记载：“闽省绅商，有公电致同乡京官，略谓：现有翁松村与法商私约，揽办闽省铁路。关系巨大，大动公愤，请为协力坚阻云云。”^③这一事件引起福建绅民的关注，1904年冬出现福建人士反抗法帝企图占筑福建铁路，名为《福建人公启》的传单，揭发了列强争夺路权的阴谋，痛陈丧失路权的祸害：“福建为法、日二国范围地，各欲争占路权，以扩张其势力。近得商务部消息云：法商魏池与闽人翁松村及厦商某某一二人私订合约，将福建全省铁路，归其包办；且一面遣人赴京运动。一切福建人，纷纷议论，皆谓关系福建绝大之问题，当急谋阻止之策，而刻不容缓者也。…矿产卖于林蓄，而福建之亡兆；铁路又卖于翁松村，则福建之亡成矣。我福建人以生以养之地，听其入于外人势力圈之内，而毫不措意，不其悲乎！愿我桑梓同胞，人人抱存福建之思想，群策群力，争回权利。或翁松村自知反悔，则福建前途之希望，正未可量也。我福建人试抚心一思之，诸同人固不惜垂涕而道之也”。^④此事受到日本反对而作罢。后法国驻闽领事更是趾高气扬地照会闽浙总督，提出“要索福建全省路权”的无理要求。^⑤

法国外交部在1906年9月的一份文件中，提到了承筑福州至厦门铁路的两次尝试：由一家中国公司与法国福建各股公司（Societe Francaise Detudes Du Fujian）签署但从未付诸实施的合同；另外一家中国公司也在考虑该计划，并为此派出工程师勘测路线，但由于遭到日本反对而一事无成。^⑥

日法列强对福建路权的激烈争夺，是商办福建全省铁路公司成立、修筑漳厦

^① 魏池，1901年在法国驻福州领事高井和福州天主教会的协助下，在福州马江开设下北顺洋行，在外国势力的庇护下，从事诱拐华工的罪恶贸易。1901年诱拐1500名华工，后764名被运抵马达加斯加，参加修建铁路和从事垦殖劳动。1905年趁修建滇越铁路及墨西哥招工的机会，在福州附近各县大肆拐骗华工。1906年冬，未经清政府批准，违约私自在福州永福会馆设立招工所，诱骗福州、长乐、古田、宁德和浙江温州等地华工1825人，匿藏于洋行、祠庙、鸦片馆等处，并租用比利时轮船，拟于1907年二月私运去巴西、巴拿马等地当苦力，被民众侦知后要求清政府禁阻并解救被骗同胞。1907年3月，魏池被清政府以诱骗拐卖华人的不法行为驱逐出境。出自《福建省志·外事志》。

^② 宓汝成著：《帝国主义与中国铁路（1847-1949）》，经济管理出版社，2007年，第152页。

^③ 《中国近代铁路史资料（1863-1911）》第三册，第982页。

^④ 同上，第984页。

^⑤ 《中国近代铁路史资料（1863-1911）》（第三册），第983页。

^⑥ 【法】约瑟夫·马纪樵著、许峻峰译：《中国铁路---金融与外交（1860-1914）》，中国铁道出版社2009年版，第198页。

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库